

Eindrapportage knooppunt Houten

Studio bereikbaar maart 2025

Reactie van Fietzersbond Houten

Datum 23 april 2025

Hoofdpunten In het kort

De fietsroute over het Rond dient als prioritaire route gehandhaafd te blijven. De route langs de chinees en het café is ongeschikt voor deze drukke hoofdfietsroute en onveilig.

De voorgestelde aanpassing van het busstation levert majeure problemen op voor wat betreft verkeersveiligheid. Verder zijn de geprojecteerde fietspaden aldaar nu al veel te smal, en moeten worden afgestemd op de te verwachten hogere fietsdichtheid in de toekomst.

De rapportage rept niet over de risicovolle situatie bij fietspad de Slinger. Wij stellen voor de Kiss & Ride plek te verplaatsen naar ter hoogte van het busstation, en de wijk de Slinger te ontsluiten via de Hoeven, zodat autoverkeer op fietspad de Slinger minimaal wordt, en de voetgangersoversteek van trein naar bus autoluw en daarmee veiliger wordt.

Commentaar per maatregel

Maatregel 1. Het Groene Rond

De keuze voor handhaving van het doorgaande fietspad over het Rond ondersteunen we, deze route is essentieel als belangrijkste oost-west route. Voor de bestrating is het zoals aangegeven in het rapport van belang het fietspad duidelijk te onderscheiden van het omliggende gebied. Aanpassing in de zin van het voorbeeld van Tilburg kan helpen voor soepele en veiliger interactie tussen voetgangers en fietsers. Doortrekken van de alternatieve bestrating tot het Kant heeft voorkeur, want over deze gehele route steken voetgangers over. Wat betreft de fietsroute langs het café op het Rond wordt verder onderzoek naar mogelijke alternatieve routes (zoals in oranje in figuur 23) van harte ondersteund, aangezien dit de intensiteit van fietsverkeer voor het café op het Rond, en gevaarlijke situaties bij de aansluitingen op het Wernaarseind en op de Stellingmolen kan verminderen. De oranje stippellijnen in figuur 23 leveren nog wel een belangrijk knelpunt op bij de aansluiting op de Molen (zie opmerkingen bij 4.Busstationetc).

Overigens hebben we enige twijfel over de vergroening van het Rond. De weekmarkt, een aantal semipermanente marktkramen, en tijdelijke festiviteiten zoals kermis, ijsbaan, fladderen, etc. moeten o.i. hun plek op het Rond behouden. Het Rond moet behouden blijven als belangrijke ontmoetingsplek voor Houtenaren bij festiviteiten. Plaatsen van meer bomen op een verhard plein is wellicht een oplossing die beide doelen dient. Houd daarbij rekening met de lage ligging van het Rond, en de consequenties voor welke bomen daar goed zullen aarden.

Maatregel 2. Onderdoor

Geen bijzonderheden. We ondersteunen doortrekken van de duidelijk onderscheiden fietsstrook van het Kant tot over het Rond zoals aangegeven in Figuur 27.

Maatregel 3. Stationshal

We ondersteunen de voorgestelde uitbreiding van het fietstransferium, in samenhang met de nieuwbouw van het Huis van Houten. Belangrijk is om de ontwikkeling van soorten fietsen mee te nemen en voldoende flexibele parkeerplekken beschikbaar te maken. Daarnaast dienen de fietsenrekken van een betere kwaliteit te zijn en met name de bovenrekken gemakkelijker te bedienen, ook voor ouderen en mensen met een fysieke beperking.

De sociale veiligheid wordt zeer bevorderd door een bescheiden voorziening zoals de 'koffiefiets' in te richten. Dit heeft in het verleden zijn nut bewezen, ook de plek onderaan de middentrap naar de perrons was ideaal. Wellicht goed om nog eens tellingen te doen naar de verhouding tussen intensiteiten van voetverkeer op de verschillende toegangen tot de perrons. Het lijkt ons dat de middentrap verreweg het meest gebruikt wordt. Dit zou de plaatsing van een koffiefiets o.i.d. zoals in het verleden onderaan deze trap als optimaal ondersteunen.

Een duidelijker aanduiding van de looproute vanuit het fietstransferium naar het busstation, bv. door routeaanduidingen op de vloer/straat, kan het de reiziger aanzienlijk makkelijker maken. Wellicht kan aan dit busstation ook een P+R plek gerealiseerd worden (zie opm bij 4.), in plaats van de huidige matige voorziening tegenover de Slinger. Dit kan ook het autoverkeer door de tunnel verminderen en daarmee de voetgangersoversteek van trein naar bus vv veiliger maken.

Maatregel 4. Busstation etc.

Dit ontwerp is om meerdere redenen problematisch. Ten eerste dienen beide fietspaden, ten westen en ten oosten langs de Molen, van voldoende breedte te zijn om fietsverkeer in beide richtingen zowel in de huidige situatie als bij de verwachte toenemende intensiteit in de toekomst mogelijk te maken. Richtlijnen hiervoor geven 3,50 tot 4 meter aan (zie CROW rapportage).

De aansluitingen van beide fietspaden op elkaar aan de noordelijke zijde van de Molen, met aansluitingen op de fietspaden naar spoortunnel en op de Stellingmolen vinden we essentieel, en deze dienen ook als fietspad uitgevoerd te worden, het geheel van voldoende breedte voor intensief tweerichtingverkeer.

De kruising bij de ingang naar de Stellingmolen is hier het grootste knelpunt. Er is gedurende de dag voortdurend autoverkeer naar en van de parkeergarage Stellingmolen, dat al even intensief voortdurend fietsverkeer in beide richtingen moet kruisen, terwijl er door beide soorten weggebruikers ter plekke ook nog een bocht gemaakt moet worden. Het geplande eilandbusstation, met verkeer rechtsom, zorgt ervoor dat bij de ingang van de Stellingmolen al het ingaande en uitgaande verkeer elkaar moet kruisen. Merkwaardig genoeg is dat niet te zien in figuur 33, waar het vreemd genoeg lijkt alsof op de Stellingmolen links wordt gereden in plaats van rechts (zie figuur hieronder). Deze oplossing lijkt volgens ons onvoldoende doordacht en dient dan ook te worden geschrapt. Een busstation analoog aan de huidige situatie, met autoverkeer zonder omweg direct van Molen naar Stellingmolen en terug, heeft dus haast vanzelfsprekend een sterke voorkeur. Een aanvullend argument is dat in de voorgestelde situatie de voetgangers vanuit het station naar het busperron een weg met bussen én al het aanvoerend autoverkeer moeten oversteken, terwijl in de

huidige situatie vrijwel uitsluitend bussen over deze oversteek rijden. De veiligheid van voetgangers is dus ook verminderd in het voorgestelde model.

Het idee om meerdere groene pleinen te willen realiseren lijkt bij deze plannen een belangrijker uitgangspunt dan de verkeersveiligheid en efficiency van verkeersafwikkeling. Daarbij zij opgemerkt dat ook in de huidige situatie het busstation, o.a. door minder bus-inprikkers en het lichten van overbodige tegels, veel groener ingericht zou kunnen worden.



Figuur 33, links aangemerkt de pijlen in het rapport, midden met daarin aangegeven autostromen (links rijden op de Stellingmolen!), rechts zoals het zou worden wanneer men rechts rijdt, met kruisende aan- en afvoerroutes ter hoogte van de fietsoversteek.

Maatregel 5. Nieuwbouw en parkeren.

We ondersteunen maatregelen die de intensiteit van het autoverkeer verminderen. Daarbij kan gedacht worden aan woningbouw gericht op niet-auto-bezitters, betaald parkeren, lagere parkeernorm, blauwe parkeerzones, eerste 2 uur gratis parkeren in parkeergarages, parkeren onder nieuwbouw in plaats van in de straat. Richt de ruimte zodanig in dat auto- en fietsverkeer elkaar zo veel mogelijk gescheiden zijn.

Gebied de Slinger

Aanvullend aan bovenstaand commentaar op voorgestelde maatregelen merken we nog op dat de huidige afwikkeling van autoverkeer van het woongebied de Slinger (tussen Haltnahuis en theater) over het fietspad en door de tunnel bij het theater voortdurend problemen oplevert ter hoogte van de fietsstraat de Slinger dat langs Haltnahuis en Slinger loopt. Dit is een zeer drukke hoofd fietsroute. Het betreft het kruisen van autoverkeer dat van weerszijden de fietsstraat op- en afdraait om van tunnel naar de Slinger (de woonstraat) vv te gaan. Het zou logischer zijn om dit wijkje toegankelijk te maken vanaf Kamillehof-Ireneweg-Dorpsstraat. Dat vermindert aanzienlijk het autoverkeer op de fietsstraat, en is ook logischer aangezien het verkeer van alle andere wijken in Houten ook aan de zijde van het spoor waar ze liggen afwikkelen naar de Rondweg. Voor het centrumgebied heeft dit bovendien het voordeel dat het autoverkeer door tunnel verder verminderd wordt, wat de veiligheid van oversteken rond het busstation verder bevordert (zie maatregel 4).

Tenslotte

We begrijpen dit rapport als een studie die beoogt verdere discussie uit te lokken die dan ook kan leiden tot aanpassingen. We merken op dat zulke aanpassingen waar nodig en nuttig ingrijpend kunnen zijn ten opzichte van de gepresenteerde plannen. De Fietzersbond Afdeling Houten waardeert betrokken te zijn bij de discussie over deze plannen en wil in de toekomst deze betrokkenheid graag doorzetten, om ook op detailniveau met alle betrokken partijen tot de meest optimale uitwerking te kunnen komen. Voor Houten als fietsgemeente is dat niet meer of minder dan vanzelfsprekend.